



« Toulouse Capitole Publications » est l'archive institutionnelle de l'Université Toulouse 1 Capitole.

Prévoir l'imprévisible dommage prévisible

JEAN SEVERIN

Référence de publication : Jean, Séverin, « Prévoir l'imprévisible dommage prévisible », note sous Cass. 1ère civ., 26 sept. 2012, n° 11-13177. Lexbase Hebdo : édition privée générale, 2012, n° 502. [Note de jurisprudence]

Pour toute question sur Toulouse Capitole Publications, contacter portail- publi@ut-capitole.fr

Prévoir l'imprévisible dommage prévisible

Réf. : Cass. civ. 1, 26 septembre 2012, n° 11-13.177, FS-P+B+I (N° Lexbase : A5388ITQ)

Est-il possible de saisir la prévisibilité du dommage ? Les réponses apportées par la jurisprudence oscillent entre générosité et sévérité à ce sujet, l'imprévisible gouvernant la prévisibilité du dommage. La première chambre civile de la Cour de cassation, par un arrêt du 26 septembre 2012, semble pourtant avoir choisi la voie de l'appréciation stricte de la prévisibilité du dommage

(1) en cantonnant ce dernier au seul objet de la prestation inexécutée. En l'espèce, un avocat du barreau de Limoges ne put, du fait d'un retard de la SNCF de près de quatre heures, assister l'un de ses clients devant le tribunal de commerce de Paris. Il assigna alors la SNCF devant la juridiction de proximité de Limoges afin d'obtenir le remboursement du prix du voyage ainsi que des dommages intérêts constitués par la perte d'honoraires, la perte de crédibilité et l'énervement et l'inquiétude qu'il a éprouvés. Le juge de proximité fit droit à sa demande. En effet, elle considéra, d'une part, que la SNCF était tenue d'un impératif de ponctualité figurant dans son cahier des charges et d'autre part, que l'avocat avait pris suffisamment de précautions pour organiser son voyage et être ainsi présent à l'audience où sa présence était indispensable. La Cour de cassation, saisie par la SNCF, devait dès lors se demander si l'impossibilité pour un avocat d'assister son client du fait d'un retard de la SNCF constituait un dommage prévisible ? En d'autres termes, la SNCF pouvait-elle prévoir les conséquences du retard d'un train ? Les magistrats du quai de l'Horloge répondirent par la négative, ou du moins estimèrent, au visa de l'article 1150 du Code civil (N° Lexbase : L1251ABX), que les motifs de la juridiction de proximité étaient impropres à établir que le dommage était prévisible au moment de la formation du contrat de transport, à l'exception du coût de ce dernier, et qu'il constituait la suite immédiate et directe de l'inexécution.

Cet arrêt se prononce très clairement en faveur d'une appréciation stricte de la prévisibilité du dommage. Certes, on pourra très bien objecter que la Cour de cassation, en censurant le jugement au nom d'un défaut de base légale, ne se positionne pas aussi sévèrement puisqu'elle aurait pu trancher la contestation dans le sens inverse si la juridiction de proximité avait suffisamment constaté les faits pour que la Cour de cassation puisse statuer sur le droit. Cela étant dit, nous souscrivons à l'analyse retenue par les magistrats du quai de l'Horloge. En effet, la solution doit être saluée car, d'une part, la détermination de la prévisibilité du dommage tient à la seule existence d'un contrat et non à la prétendue responsabilité contractuelle (I) et, d'autre part, parce qu'il en résulte nécessairement une appréciation stricte de la prévisibilité du dommage (II).

I- La détermination de la prévisibilité du dommage

La prévisibilité du dommage est une spécificité contractuelle inscrite à l'article 1150 du Code civil, lequel dispose que "le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on

a pu prévoir lors du contrat [...]". En d'autres termes, en matière contractuelle, seules les conséquences prévues ou prévisibles (2) de l'inexécution contractuelle au moment de la formation du contrat ne peuvent donner lieu à l'octroi de dommages et intérêts (3). Le contrat de transport - comme tous les contrats- n'échappe pas à l'exigence de la prévisibilité du dommage au moment de sa conclusion comme l'énonce la Cour de cassation (A). En revanche, on oublie trop souvent que cette spécificité est consubstantielle à la notion de contrat et non, comme on aime à le penser, à celle de responsabilité (B).

A - La prévisibilité du dommage inhérente à tout contrat

La prévisibilité du dommage en matière contractuelle a pour effet de limiter l'indemnisation des préjudices dans la mesure où seuls ceux qui ont été prévus ou prévisibles lors de la formation du contrat sont indemnisés. La prévisibilité du dommage est alors présentée comme une exception au principe de la réparation intégrale et partant, comme une spécificité de la défaillance contractuelle. Tout contrat suppose une rencontre de volontés, et c'est précisément parce que celle-ci survient que se justifie la prévisibilité du dommage. Parce que l'on sait à quoi l'on s'engage, on sait ce que l'on risque ; et parce que l'on sait ce que l'on risque, on s'engage ou non. En l'espèce, le contrat de transport avait pour objet de transporter un avocat de Limoges à Paris, qui

en contrepartie s'est acquitté du prix du billet. Dès lors, on comprend que la Cour de cassation n'accepte d'indemniser l'avocat qu'à hauteur du coût du billet, "celui-ci rendu inutile par l'effet du retard subi". En effet, il était prévisible, dès la formation du contrat, que l'avocat subirait une perte constituée par le prix du billet en cas de retard du train (4). En d'autres termes, le préjudice prévisible n'est autre dans cet arrêt que l'objet de l'obligation, c'est-à-dire le coût du transport. D'autres préjudices étaient-ils prévisibles ?

Si la Cour de cassation ne retient que le prix du billet de train au titre du préjudice prévisible, c'est sans doute parce que la perte d'honoraires, la perte de crédibilité ainsi que l'inquiétude et l'énervement éprouvés par l'avocat ne sauraient pénétrer la sphère contractuelle. Cela est d'autant plus vrai dans notre affaire que le contrat en cause est un contrat d'adhésion. La nature juridique du contrat de transport -contrat d'adhésion- se heurte à la possibilité pour le passager d'en restreindre ou d'en élargir le contenu et de prévenir la SNCF de la nécessité de respecter la ponctualité du train. Néanmoins, cet argument tient essentiellement au fait que l'on raisonne en termes de compensation, c'est-à-dire de responsabilité, là où il faudrait simplement envisager les choses sous le seul prisme de l'exécution par équivalent, c'est-à-dire en dehors de toute idée de responsabilité.

B - La prévisibilité du dommage étrangère à toute responsabilité

Cet arrêt est l'occasion de revenir sur la thèse réfutant l'existence de la responsabilité contractuelle (5). Ceux qui prônent l'inexistence de la responsabilité contractuelle estiment que le contrat suppose d'être exécuté alors que la responsabilité a vocation à rétablir la victime dans la situation qui aurait été la sienne si elle n'avait pas subi un préjudice. En d'autres termes, "on exécute ce que l'on doit, c'est-à-dire ce qui a été promis par le contrat ; on répare le dommage causé par sa faute ou sa négligence" (6). Dès lors, en exécutant mal le contrat de transport, la SNCF a causé un préjudice à l'avocat constitué par la perte du prix du billet devenu inutile du fait du retard. L'exécution forcée par équivalent tend alors à réaliser l'objet de l'obligation et non à rétablir la situation de la victime.

En outre, on remarquera que la défaillance contractuelle ne rime pas avec faute contractuelle dans la mesure où l'inexécution n'est pas un fait générateur de responsabilité mais simplement un événement propre à obtenir satisfaction -ici par équivalent- du créancier (7). Il suffit pour s'en convaincre de constater que la Cour de cassation se moque que le train ait eu un retard de près de quatre heures, seul compte le fait qu'il n'était pas l'heure pour retenir l'inexécution contractuelle. Etre en retard et être très en retard constitue indifféremment une inexécution contractuelle (8) mais en aucun cas une faute. Quoiqu'il en soit, il faut bien avouer que les magistrats du quai de l'Horloge ne proclament pas implicitement la fin de la responsabilité contractuelle même si le résultat est identique.

La Cour de cassation en indiquant que seuls les dommages prévisibles, constituant "une suite immédiate et directe de l'inexécution" (9), peuvent donner lieu à l'allocation de dommages et intérêts, s'inscrit pleinement dans la responsabilité contractuelle. En effet, elle fait très clairement référence à l'exigence d'un lien de causalité entre le retard du train -la défaillance contractuelle- et les différents préjudices invoqués par l'avocat. Or, si le régime de l'inexécution contractuelle ne s'assimile pas à un régime de responsabilité, la référence au lien de causalité est superflue car il s'agit simplement d'exécuter, en nature ou par équivalent, ce qui ne l'a pas été. "Ce n'est que par habitude que l'exigence de causalité est retenue comme une constance de la défaillance contractuelle, alors que le régime de celle-ci, sainement conçu, ignore la réalité de la causalité" (10). En outre, le fait que le jugement soit cassé pour défaut de base légale invite à penser que les dommages et intérêts auraient pu compenser les préjudices consécutifs au retard du train si le juge de proximité avait suffisamment établi leur prévisibilité de sorte qu'il est implicitement reconnu ici une fonction indemnitaire à la défaillance contractuelle (11).

En définitive, la Cour de cassation censure la juridiction de proximité à un double niveau : d'une part, l'absence de prévisibilité du dommage, et d'autre part, l'absence de lien de causalité. Or, la difficulté d'appréciation de ces notions tient à leur appréhension sous l'angle de la prétendue responsabilité contractuelle alors qu'en les envisageant en dehors, la solution retenue est justifiée

et logique. Cela étant dit, c'est avant tout l'appréciation de la prévisibilité du dommage qui doit retenir notre attention, car sans elle, la question de la causalité ne se pose même plus.

II- L'appréciation de la prévisibilité du dommage

La prévisibilité du dommage concerne sa nature et sa quotité de sorte que l'on doit être en mesure, lors de la formation du contrat, de savoir en quoi il consisterait et quelle en serait son importance. Nonobstant, il ne faudrait pas oublier que le dommage indemnisé est à la fois celui qui est prévu et prévisible. Or, en allouant des dommages et intérêts au seul titre du coût du billet, ce serait accepter de réparer seulement le dommage prévu. Quid alors du dommage prévisible, c'est-à-dire celui qu'il est possible de prévoir ? La SNCF aurait-elle pu prévoir, du fait du retard du train, que l'avocat ne pourrait assister son client et qu'il en résulterait pour lui une perte d'honoraires, une perte de crédibilité ainsi que l'énerverment et l'inquiétude qu'il a éprouvés

? La prévisibilité du dommage est assurément délicate (A), soit parce qu'elle est entendue trop largement, soit parce qu'elle est appréciée trop strictement. Pourtant, si l'on voulait bien admettre que la responsabilité contractuelle est une chimère, il serait alors possible d'apprécier plus sereinement le dommage prévisible (B).

A - L'appréciation délicate du dommage prévisible

Soit l'on s'attache seulement aux dommages "intrinsèques", ce qui revient à n'envisager que l'objet de l'obligation inexécutée, soit l'on accepte aussi de prendre en compte les dommages "extrinsèques", de sorte qu'il convient aussi de réparer les préjudices consécutifs à l'obligation inexécutée. La doctrine et la jurisprudence semblent aujourd'hui avoir opté pour l'indemnisation des dommages tant "intrinsèques" qu'"extrinsèques". Pourtant, l'arrêt du 26 septembre 2012 témoigne de la difficulté d'envisager ces derniers parce qu'encore faut-il rapporter la preuve que la SNCF avait connaissance de la suite du voyage de l'avocat. En d'autres termes, la SNCF devait-elle prévoir qu'une personne -dont la SNCF ignore d'ailleurs qu'elle est avocate- ne pourrait assister son client si le train était en retard ? Ou plus simplement, la SNCF avait-elle connaissance des suites que la personne victime d'un retard de train entendait donner à son voyage ? De toute évidence, il semble bien délicat de répondre par l'affirmative à ces questions, et quand bien même ce serait le cas, on comprend la difficulté pour le voyageur de rapporter une telle preuve. Par conséquent, le défaut de base légale n'est pas surprenant, le juge de proximité ne pouvant procéder que par pétition de principe (12). Pour autant, la rigueur de la solution de la Cour de cassation, bien que logique et empreinte de sagesse, n'est pas satisfaisante car il est certain que

l'avocat a subi des préjudices qui ne seront jamais compensés. Aussi, la doctrine s'est employée à proposer des solutions à l'imprévisible dommage prévisible.

L'appréciation du dommage prévisible doit être entreprise in abstracto, c'est-à-dire par comparaison à ce qui aurait été prévisible pour le bon père de famille. Cela étant cette appréciation suppose d'être individualisée en tenant compte des circonstances où jour de la formation du contrat comme, par exemple, les usages ou encore la nature de l'engagement (13). Ainsi, la doctrine a proposé de tenir compte de la gare d'arrivée pour défendre l'idée que la SNCF pouvait se douter que l'arrivée en gare de Paris ne constituait pas la destination finale du voyageur mais seulement une étape du voyage se poursuivant, par exemple, par la prise d'un avion dans un aéroport parisien (14). Heureusement, une partie de la doctrine a démontré que cette conception était contestable ne serait-ce parce que l'attractivité de la capitale permet aussi de conclure dans un sens opposé, Paris étant souvent la destination finale.

On a ensuite avancé l'idée qu'il faudrait distinguer selon les circonstances du dommage. Il conviendrait de prendre en compte non seulement l'étendue du retard du train mais aussi la prévoyance dont a fait preuve le voyageur dans l'organisation de son voyage. Ainsi, il faudrait accepter l'indemnisation des préjudices consécutifs au retard du train lorsque ce dernier a beaucoup de retard alors que la victime s'était montrée suffisamment prévoyante quant à l'organisation de son voyage (15). Cette analyse n'est autre que l'argumentation de la juridiction de proximité qui, après avoir "rappelé l'impératif de ponctualité figurant au cahier des charges [de la SNCF, a retenu que la victime avait]pris la précaution d'organiser son voyage en se ménageant un temps suffisant pour se faire transporter en taxi à Paris au tribunal". Cette proposition est juste mais juridiquement inopérante, du moins, sous l'angle de la responsabilité contractuelle. En effet, tenir compte de l'importance du retard, revient à s'intéresser à l'inexécution contractuelle et non au préjudice. Et quand bien même, l'inexécution serait constituée du seul fait du retard sans que l'on en apprécie son importance (16).

B - L'appréciation possible du dommage prévisible

Le préalable consisterait à nier l'existence contractuelle. Ainsi, les dommages et intérêts alloués du fait d'une inexécution contractuelle correspondraient à une exécution forcée de l'obligation inexécutée. Il en résulterait alors que seul l'objet de l'obligation serait indemnisé, c'est-à-dire exclusivement le dommage prévu, "intrinsèque". Pour autant, on comprendrait mal que les conséquences de l'inexécution ne soient jamais compensées. Aussi, il conviendrait que les dommages "extrinsèques" obéissent au régime de la responsabilité délictuelle. En effet, "tandis que les dommages et intérêts intrinsèques, c'est-à-dire ceux représentant le promis, relèveraient d'une exécution en nature ou par équivalent correspondant au bien non reçu et satisfaisant ainsi

l'établissement du droit subjectif au profit du créancier, les dommages et intérêts extrinsèques, c'est-à-dire ceux consistant à une compensation des utilités atteignant des biens autres que celui qui fait l'objet du contrat en cause, devraient être ordonnés, non pas sur le fondement de la prétendue responsabilité contractuelle mais au titre de la responsabilité délictuelle" (17). Le recours à la responsabilité délictuelle est d'ailleurs présent dans les termes de l'article 1150 du Code civil in fine puisque ce dernier prévoit la possibilité de dépasser le préjudice prévisible lorsque le débiteur a commis un dol. Bien sûr, il conviendrait d'admettre que le dol a une fonction purement punitive ne s'appliquant pas, dès lors, aux dommages extrinsèques, ces derniers relevant du régime général de la responsabilité délictuelle.

Cette distinction entre les dommages "intrinsèques" et "extrinsèques" aurait le mérite de redonner à chacun d'eux un régime spécifique et adéquat. En d'autres termes, l'exécution par équivalent est un remède spécifique excluant l'idée même de responsabilité contractuelle mais non évasive de la responsabilité délictuelle. Cette dissociation aurait d'ailleurs des mérites. En premier lieu, on comprendrait mieux l'idée d'une partie de la doctrine de tenir compte des circonstances du dommage. En effet, l'importance du retard permettrait de qualifier la faute délictuelle de la SNCF là où l'inexécution contractuelle ne l'exige pas. En effet, il serait possible de considérer que le comportement de la SNCF, lorsque le retard est important -comme dans notre affaire- est fautif et qu'il en résulte pour la victime divers préjudices (perte d'honoraires, perte de crédibilité... etc.) qu'il convient de compenser. En second lieu, on pourrait aussi scruter le comportement de la victime afin d'exonérer ou non, partiellement ou totalement, l'auteur du fait dommageable. Ainsi, le fait que la victime ait été suffisamment prévoyante dans l'organisation de son voyage devrait permettre de conclure à l'absence d'exonération de la SNCF et inversement.

En définitive, notre sentiment eu égard à la solution de la Cour de cassation est nuancé. Si sa solution semble renouer avec l'orthodoxie juridique, sa méthode est en revanche contestable. D'un côté, il faudrait se réjouir que seul l'objet de l'obligation inexécutée ait été exécuté par équivalent ; de l'autre, la référence à la responsabilité contractuelle et la porte laissée ouverte par le défaut de base légale inquiètent. Il nous semble qu'un trajet moins tortueux pourrait être emprunté en distinguant les dommages qui relèvent de la défaillance contractuelle et ceux qui relèvent de la responsabilité délictuelle. On pourrait alors éviter le terminus du défaut de base légale...

Notes de bas de page

(1) Déjà en ce sens : Cass. civ. 1, 23 juin 2011, n° 10-11.539, F-D (N° Lexbase : A5366HUB), RCA octobre 2011, comm. 315. V. surtout : Cass. civ. 1, 28 avril 2011, n° 10-15.056 (N° Lexbase : A2777HPK), Bull. civ. I, n° 77 ; D., 2011, p. 1725, obs. I. Gallmeister ; L. Bernheim-Van de Castele, Appel à la rigueur dans l'appréciation du préjudice prévisible au sens de l'article 1150 du Code civil, JCP éd. G., 2011, 752 ; P. Jourdain, Une application indulgente de l'article 1150 du Code civil au profit de la SNCF, RTDCiv., 2011, p. 547 ; M. Bacache, Le dommage prévisible :

exécution par équivalent du contrat ou responsabilité contractuelle ?, D., 2011, p. 1725 ; RCA, 2011, comm. 242, obs. S. Hocquet-Berg ; Gaz. Pal., 5-6 octobre 2011, p. 19, obs. Mekki ; M. Tchendjou, A propos du dommage prévisible réparable par la SNCF, Revue de droit des transports, octobre 2011, étude 9. Plus anciennement : CA Paris, 31 mars 1994, 1ère ch., sect. B, n° 93/10474 (N° Lexbase : A3076IUH) ; D., 1994, 134. Dans cette affaire, la cour d'appel de Paris refusa d'indemniser la perte d'une journée de vacances au motif que la SNCF ne pouvait connaître l'objet du voyage. Plus anciennement encore : Cass. civ., 9 juillet 1913, DP, 1915, 1, 35.

(2) V. le bel article de O. Bustin, Les présomptions de prévisibilité du dommage contractuel, D., 2012, p. 238.

(3) Jurisprudence constante, v. Cass. civ. 1, 25 janvier 1989, n° 87-13.640 (N° Lexbase : A2877AHZ), Bull. civ. I, n° 43.

(4) Pourtant dans une affaire similaire mais dans le sens contraire : CA Paris, Pôle 4, 9ème ch., 22 septembre 2010, n° 08/14438 (N° Lexbase : A1788GAH) ; D., 2011, 12, obs. I. Gallmeister ; D., 2011, 1445, obs. H. Kenfack ; A. Clerc, L'obligation de ponctualité : devancer l'imprévu, JCP éd. G., 2011, 47.

(5) Ph. Rémy, La "responsabilité contractuelle" : histoire d'un faux concept, RTDCiv., 1997, p. 323 ; D. Tallon, Pourquoi parler de faute contractuelle ?, Droit civil, procédure, linguistique juridique, Mél. G. Cornu, éd. PUF, 1994, p. 433 ; Ph. Le Tourneau, Droit de la responsabilité et des contrats, Dalloz-Action, 2012-2013, n° 802 et s..

(6) P. Rémy-Corlay, Exécution et réparation : deux concepts ?, RDC, février 2005, p. 13.

(7) En ce sens, v. Ph. Le Tourneau, op. cit., n° 1705.

(8) V. L'obligation de ponctualité de la SNCF : mythe ou réalité ? Questions à Maître Anne-Laure Archambault, Avocat au barreau de Paris, Cabinet Mathieu & associés, in Lexbase Hebdo n° 424 du 20 janvier 2011 - édition privée N(° Lexbase : N1607BRX).

(9) C. civ., art. 1151 in fine (N° Lexbase : L1252ABY).

(10) Ph. Le Tourneau, op. cit., loc. cit..

(11) Dans ce sens, v. M. Bacache, op. cit., p. 1725.

(12) En ce sens déjà : Cass. civ. 1, 23 juin 2011, préc. et Cass. civ. 1, 28 avril 2011, préc..

(13) L. Bernheim-Van de Castele, op. cit..

(14) Voir en ce sens, la motivation du juge de proximité dans l'arrêt Cass. civ. 1, 28 avril 2011, préc. V. aussi CA Dijon, 7 octobre 2003, n° 02/01085 (N° Lexbase : A5510DHK). Dans cette affaire, la cour d'appel estima qu'"en recevant, le samedi, une commande d'un taxi à l'effet de transporter à la gare, le dimanche matin, pour prendre un train dont elle ne pouvait ignorer, compte tenu de l'horaire de départ, que le terminus était l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, l'Association artisanale des taxis pouvait supposer que les clients entreprenaient un voyage sur une longue distance, que le dommage allégué était donc prévisible". Plus anciennement, mais arrêt plus nuancé : v. CA Paris, 31 mars 1994, préc. où la SNCF a été condamnée à rembourser le prix de rachat des billets d'avion au motif qu'elle ne pouvait ignorer de manière générale que la plupart des voyageurs n'étaient pas arrivés à leur destination finale lorsqu'ils parvenus à une gare parisienne.

(15) Cette argumentation avait permis dans une affaire précédente et similaire d'obtenir l'indemnisation des préjudices "extrinsèques". En effet, la cour d'appel de Paris estima, d'une part,

qu'un retard de 19 minutes pour un trajet Melun-Lyon constituait un retard important et, d'autre part, que le délai escompté entre l'arrivée en gare Lyon et le départ pour Nîmes ne paraissait pas imprudent dans la mesure où il s'agissait de la même gare (CA Paris, 22 septembre 2010, préc.). Plus récemment, un tribunal d'instance a alloué des dommages et intérêts couvrant le prix d'un billet de train aller-retour ainsi que le préjudice moral généré par les inconvénients du retard de son train en estimant que "lors de l'acquisition du billet à destination de Nantes, la SNCF ne pouvait ignorer que le but du voyage de M. B. n'était pas la simple arrivée en gare de Nantes. En effet, l'heure d'arrivée du train, à 9h01 laisse libre une journée complète d'activités ; un tel retard de 3h30, qui porte l'heure d'arrivée du TGV à 12h30, interdit toute possibilité d'activités au cours de la matinée, soit en l'espèce de dispenser le cours prévu à 10h" (TI Paris, 2 novembre 2011, n° 91-11-000024).

(16) L'obligation de ponctualité, en matière contractuelle, est nécessairement une obligation de résultat car l'inexécution contractuelle suffit pour pouvoir obtenir l'objet de l'obligation non exécutée. En revanche, l'appréhension de l'importance du retard pourrait trouver un sens au niveau de la faute délictuelle, le retard important s'assimilant à elle.

(17) S. Jean, La protection des droits subjectifs par la responsabilité civile, Thèse Toulouse I, 2012, n° 347 et s..